

第4部 新空港マスタープラン



第4部 新空港マスタープラン

12. 空港諸施設（Vol.Ⅱ第14章参照）

142haの面積を有する新空港は、Figure 5に示すように Talao Bunga と Batang Anai にできるだけ近い位置に設定された。

2,500mの滑走路は以下の事項を考慮し、方位N24°W、標点位置；南緯0°47'26"、東経100°17'05"に決定する。

- バタン市に対する航空機騒音
- 経済性および土地利用の効率化
- 現況土地利用との整合性および将来の拡張性

新空港の概要は、Table 12に示すとおりである。

新空港位置における現地盤高は2mから5mの間にあり、ほとんど平坦な地形である。

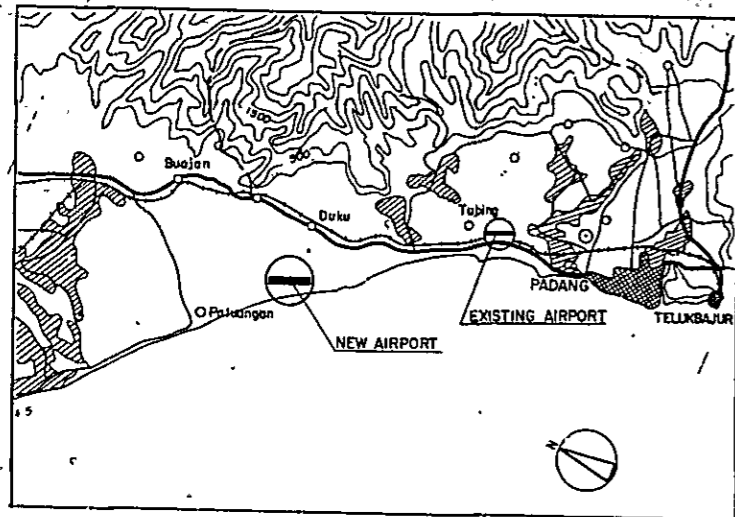
滑走路縦断は、経済的な土工量で適切な排水性を確保すべく、検討を行なった結果、北側末端で5m、南側末端で4.5mの計画高を有し、南側へ0.03%の下り勾配で計画した。この結果、第1期における盛土量は37万m³となる。

ターミナルエリアは滑走路中央付近に位置し、3.8kmのアクセス道路により Muarakasang 付近で現在のハイウェイと接続されることになる。管理施設、地上サービス施設等のターミナル施設を含むこのターミナルエリアは少なくとも2005年までの需要に応じた拡張が可能である。

都市供給処理施設については、より高度の安全性を確保するためターミナル地域と分離して、中枢施設地域を設けるものとする。この地域内には、主変電所、上水処理施設、下水処理施設、HF受信所を設置するものとした。

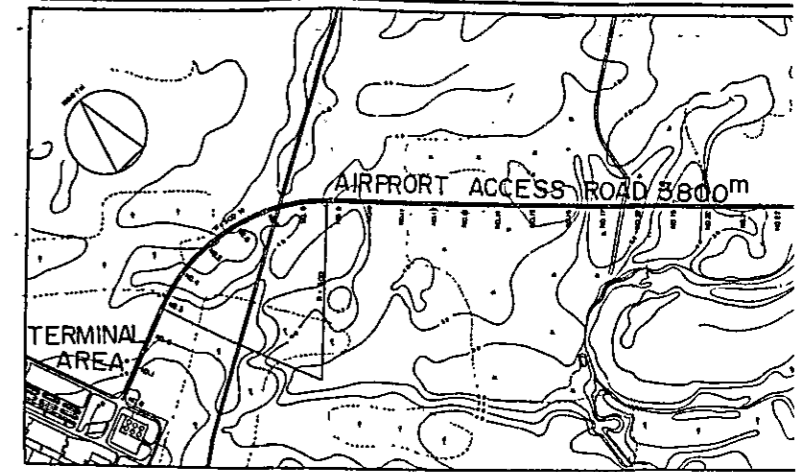
電力については、PLNによって Lubuk Alung に建設予定の変電所より22KVの送電線を通して、供給され、一方、上水は Batang Anai に計画する取水施設により、給水されるものとする。また、中枢施設地域内の下水処理施設を通し、処理水は Talao Bunga に放流されるものとする。

カテゴリ-1運用に対応した航空保安施設および自動気象データ観測システムは原則として空港内に配置するものとしたが、最終進入経路のガイダンスとしてのコンパスロケーターならびに固定通信の送信所は、空港外とする。



LOCATION MAP

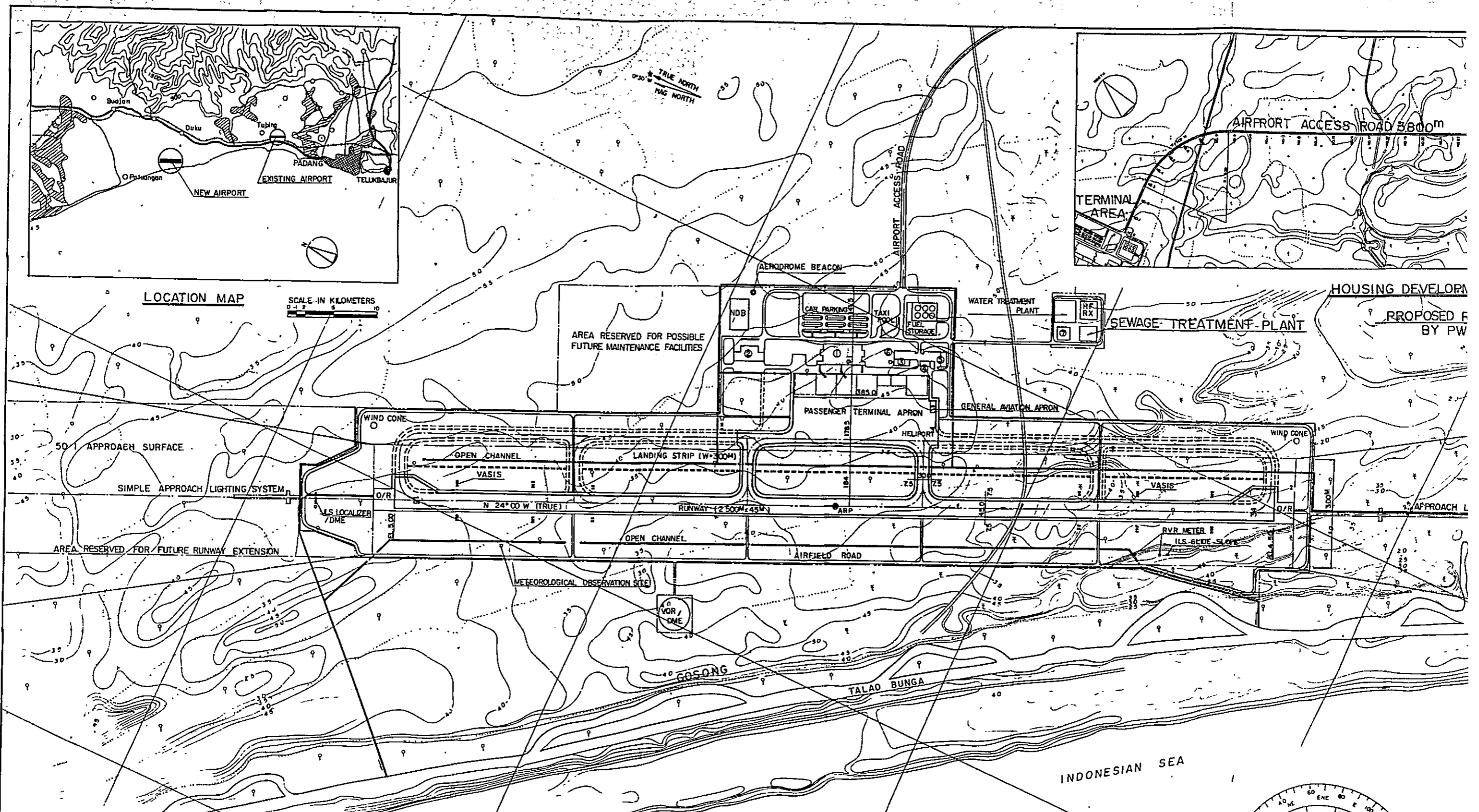
SCALE IN KILOMETERS
0 2 4 6 8 10



TERMINAL AREA

HOUSING DEVELOPMENT

PROPOSED F BY PW

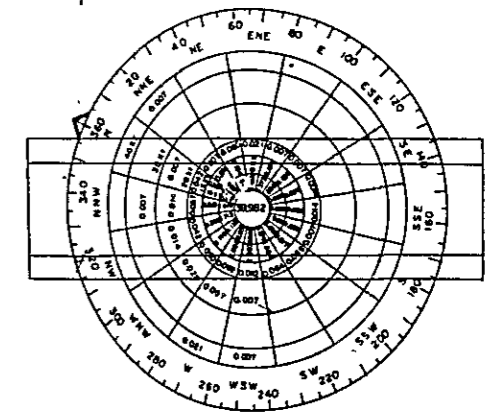


BASIC DATA TABLE	
RUNWAY DATA	
EFFECTIVE RUNWAY GRADIENT (IN%)	0.020
% WIND COVERAGE	20 KNOT: 93% 13 KNOT: 98%
INSTRUMENT RUNWAY	✓
PAVEMENT STRENGTH	9747 AND DC10 CLASS
APPROACH SURFACES	1.50
LIGHTING	HIRL
MARKING	ALL WEATHER
NAVIGATIONAL AIDS	ILS, ALS, VASIS

BASIC DATA TABLE	
AIRPORT DATA	
AIRPORT ELEVATION	4.87 M
AIRPORT REFERENCE POINT (ARP) COORDINATES	LAT 00°47'26" S LNG 101°17'05" E
AIRPORT AND TERMINAL NAVAID	VOR/DME
AIRPORT REFERENCE TEMPERATURE	33° C

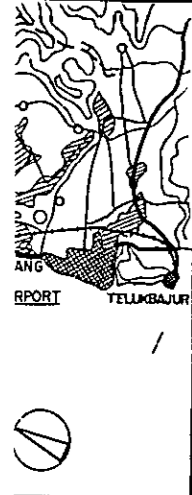
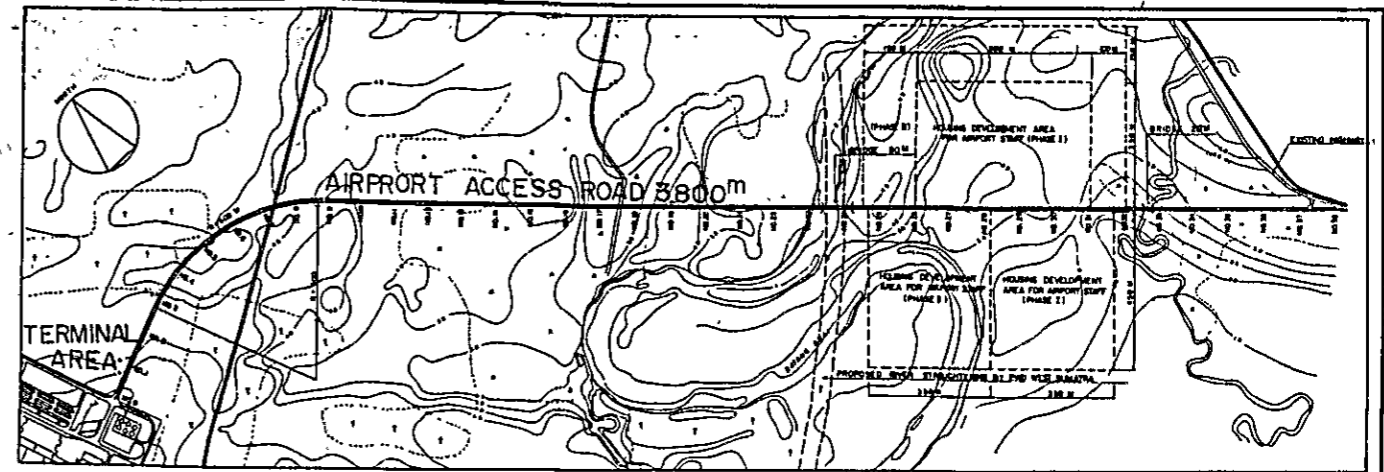
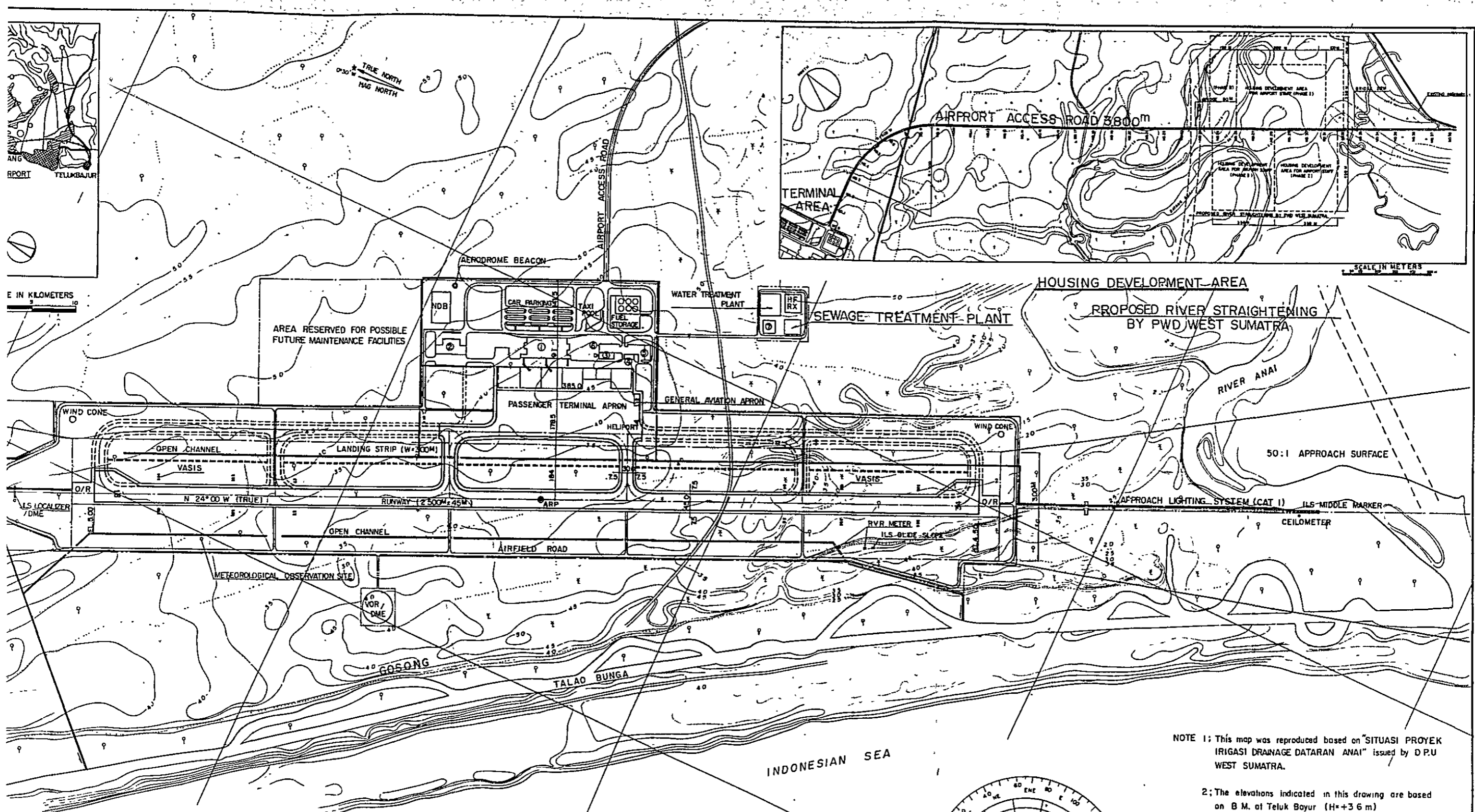
LEGEND	
---	AIRPORT PROPERTY LINE
~	GROUND CONTOURS
☐	COCONUTS TREES
☐	BUSH AND FOREST
☐	RICE FIELD
O/R	OVER RUN
☐	PHASE I
☐	PHASE II

BUILDINGS	
①	PASSENGER TERMINAL BUILDING
②	CARGO TERMINAL BUILDING
③	ADMINISTRATION BUILDING
④	FIRE STATION
⑤	MAINTENANCE WORKSHOP
⑥	CONTROL TOWER
⑦	MAIN SUBSTATION



SOURCE : PUSAT METEOROLOGI DAN GEOFISIKA 20 KT CROSS WIND C
TABING AIRPORT 13 KT CROSS WIND C
PERIOD : 1976-1978

WIND ROSE



SCALE IN KILOMETERS

SCALE IN METERS

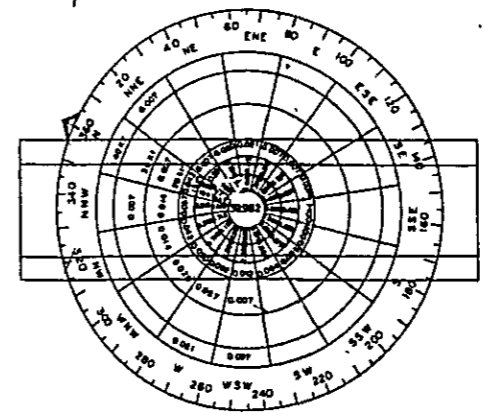
NOTE 1: This map was reproduced based on "SITUASI PROYEK IRIGASI DRAINAGE DATARAN ANAI" issued by D.P.U WEST SUMATRA.

2: The elevations indicated in this drawing are based on B.M. at Teluk Boyur (H+36 m)

BASIC DATA TABLE	
AIRPORT DATA	
AIRPORT ELEVATION	4.87 M
AIRPORT REFERENCE POINT (ARP) COORDINATES	LAT 00° 47' 26" S LONG 101° 17' 05" E
AIRPORT AND TERMINAL NAVAID	VOR/DME
AIRPORT REFERENCE TEMPERATURE	33° C
WIND CLASS	50
WEATHER	RL
WIND CLASS	50

LEGEND	
---	AIRPORT PROPERTY LINE
~	GROUND CONTOURS
☐	COCONUTS TREES
☐	BUSH AND FOREST
☐	RICE FIELD
---	OVER RUN
☐	PHASE I
☐	PHASE II

BUILDINGS	
NO	STRUCTURE
①	PASSENGER TERMINAL BUILDING
②	CARGO TERMINAL BUILDING
③	ADMINISTRATION BUILDING
④	FIRE STATION
⑤	MAINTENANCE WORKSHOP
⑥	CONTROL TOWER
⑦	MAIN SUBSTATION



SOURCE : PUSAT METEOROLOGI DAN GEOFISIKA 20 KT CROSS WIND COVERAGE 99.9%
 TABING AIRPORT 13 KT CROSS WIND COVERAGE 98.0%
 PERIOD : 1976 - 1978

SCALE IN METERS

Figure 5 NEW AIRPORT LAYOUT PLAN

WIND ROSE

Table 12 OUTLINE OF THE NEW AIRPORT FACILITIES FOR THE FIRST PHASE

Country	Name of Airport	INT./DOM.		Commencement of Services	Airport Total Area	Aerodrome Ref. Point	Airport Elevation	Runway Orientation	Aerodrome Ref. Temp.	Operation Hours	Seasonal Availability	Note: Control Agency: DGAC Additional 10 ha. land area required for HF, TX, access road, and temporary road.								
		ICAO CODE																		
Indonesia	Ketaping (PDG)	Int. & Dom.	"A"	April 1988	142 ha.	500°47'26" E100°17'05"	5 m MSL	N 24° W	33°	23 - 14 (GMT) 15 hours	All seasons									
City/Town		Transportation			Wind Coverage	Operational Minimum						Note:								
Name	Population	Distance to Airport	Railway	Taxi		Bus	Runway	Procedure	DH/MDA	VIS	RVR									
Padang	450 thousand	25 km		X	X	98% (13 knot Cross Wind)	34 16	ILS VOR/DME VOR/DME	220 420 420	800 1200 1200	800 1200 1200									
Air Navigation	Nav.	NDB	VOR	DME	TACAN	ILS	LOCATOR	D.F.				Note: CAT-1 operation								
		X	X	X		X	X													
	ATC/COM	ASR	SSR	PAR	ASDE	ARTS	AMS	AFS	TTY	UHF	ATIS									
							4 VHF channels	3 HF channels	X											
LIGHT	ALS	SFL	SALS	ALB	CGL	RWL	RWCL	RWTL	ORL	TDZL	REIL	DML	VASIS	TWL	TWCL	TGL	AEN	WIDL	AFL	O.L.
	X		X			X		X	X				X	X			X	X	X	X
MET	RWY Surface Sensors			RVR		Ceilometer		WX-FAX		WX-TTY		ART-RX		Radiosonde		WX Radar				
	X			X		X		X		X										
Basic Facilities	Size		Pavement		Note		Flight Services	INT/DOM	Major Air Route	Airline	Aircraft	Flight/week	Note: No. of DGAC staff: 410 in 1995 880 in 2005 No. of airport employees: 950 in 1995 2,200 in 2005							
	Runway Strip		2620m x 300m																	
	Runway		2500m x 45m		A/C, LCN85															
	Taxiway		2 exit twy (415m)		A/C, LCN85															
	Apron	Design Aircraft	No. of Stand	Pavement	Parking Configuration	Note														
DC10/A300		4	PCC	nose-in	two stands for general aviation aircraft															
DC9		2	PCC	nose-in																
	L-188 class	1	A/C	angle out																
Other Facilities	Size		Structure		Traffic Statistics	LDG and .TOP	Annual Freight (ton)	Annual Passengers	Year	1980	1990	1995	2000	2005						
	Passenger Bldg.		13800 m ² RC												2 floors					
	Cargo Bldg.		2600 m ² steel frame																	
	Administration Bldg.		1800 m ² RC												2 floors					
	Control Tower		Cab: App. 60m ² RC												Cab: 25m AGL					
	Fire Station		400 m ² RC												Cat. 8					
	Fuel Depot		2520 kl																	
	Car Parking Lots		430																	

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

13. 空域利用計画（Vol.Ⅱ第15章参照）

制限表面に抵触する物件は特に存在しないが、空港周辺のヤシの木については、制限表面や無線施設の障害物とならないように伐採する必要がある。

新空港周辺の航空路は、KATANG-KATANGのフィックスを西側に移動する以外、現在の航空路網を特に変更する必要はない。このフィックス上で到着機は降下を始めローライザーコースに会合するよう計画した。一方メダンからのILS進入の場合、VOR基礎旋回により、ローライザーコースに会合するものとした。また、メダン行き航空機以外の出発機は、東側の山岳を避けるため、VOR/DME直上で7,000フィート以上まで上昇し、その後各々の目的地へ向かうものとする。

新空港は航空機の運航上、理想的な位置に立地しており、横風最大分力が20ノットの場合の就航率は99%以上が確保されるであろう。また航空保安施設の設置により高度の安全性と効率化が期待できる。

14. 航空機騒音（Vol.Ⅱ第16章参照）

新空港における1990年および2005年の騒音コンターは、Figure 6,7に予測されておりである。図から明らかなようにWECPNL70のコンターは水田、荒地等で人家のほとんどない区域内にあり、パダン市あるいはその他人口密集区域に対する騒音の影響はほとんど考えられない。

しかしながら、WECPNL85以上のコンター内にある60戸の既存家屋については、要請に応じて移転補償を行なうべきであろう。

この騒音コンターの作成にあたっては、南側からの進入出発が86%、北側14%という前提条件に基づいた。

1990年の騒音コンターは2005年のものに比べ幅広くなっているが、これは1990年までの就航機材がDC-9であるのに対し、2000年以降の大半の航空機の音源が現行のB747クラスあるいは、ワイドボディ機と同程度の静かさであろうという理由によるものである。

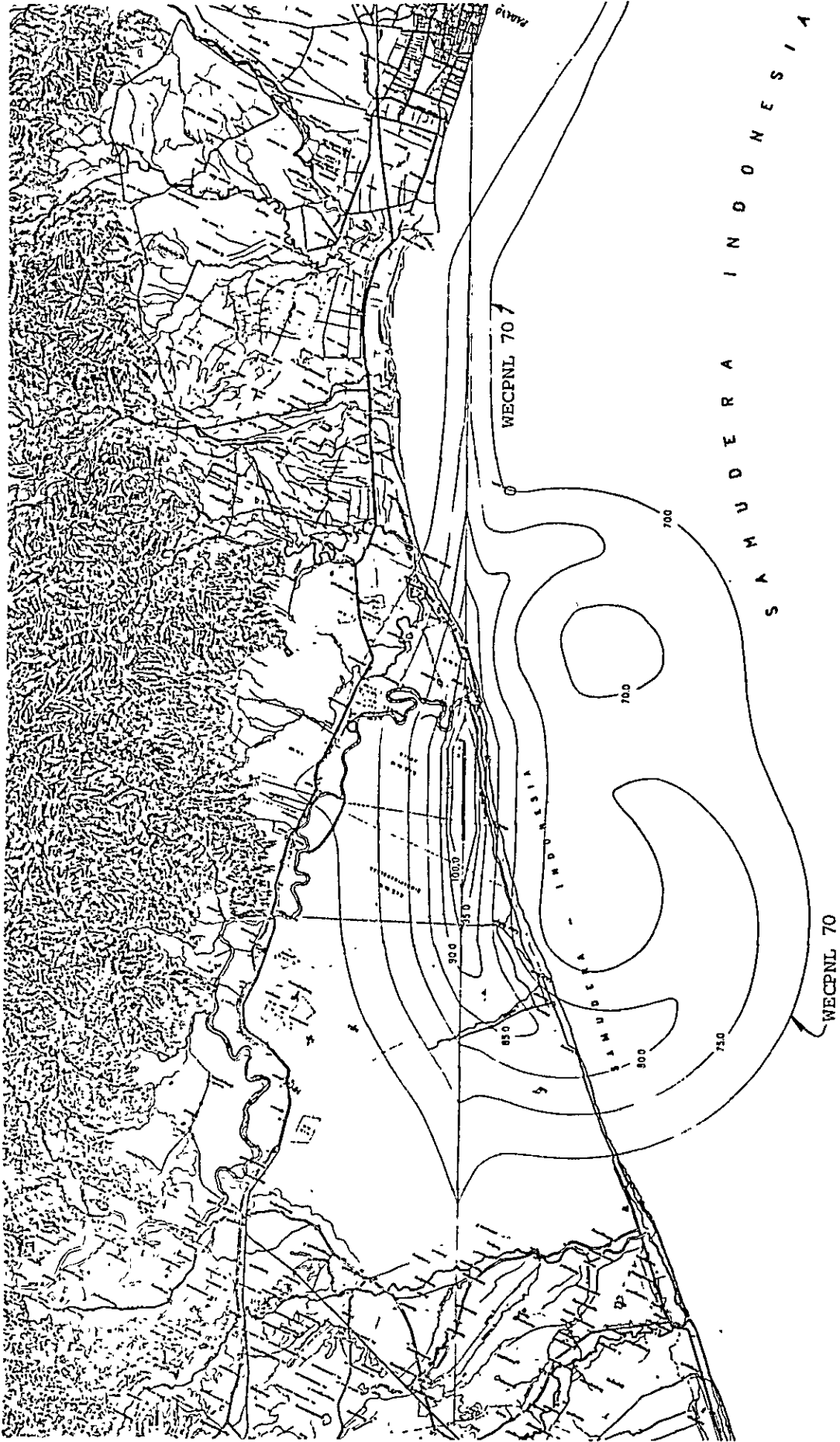


Figure 6 AIRCRAFT NOISE CONTOUR (Year 1990)

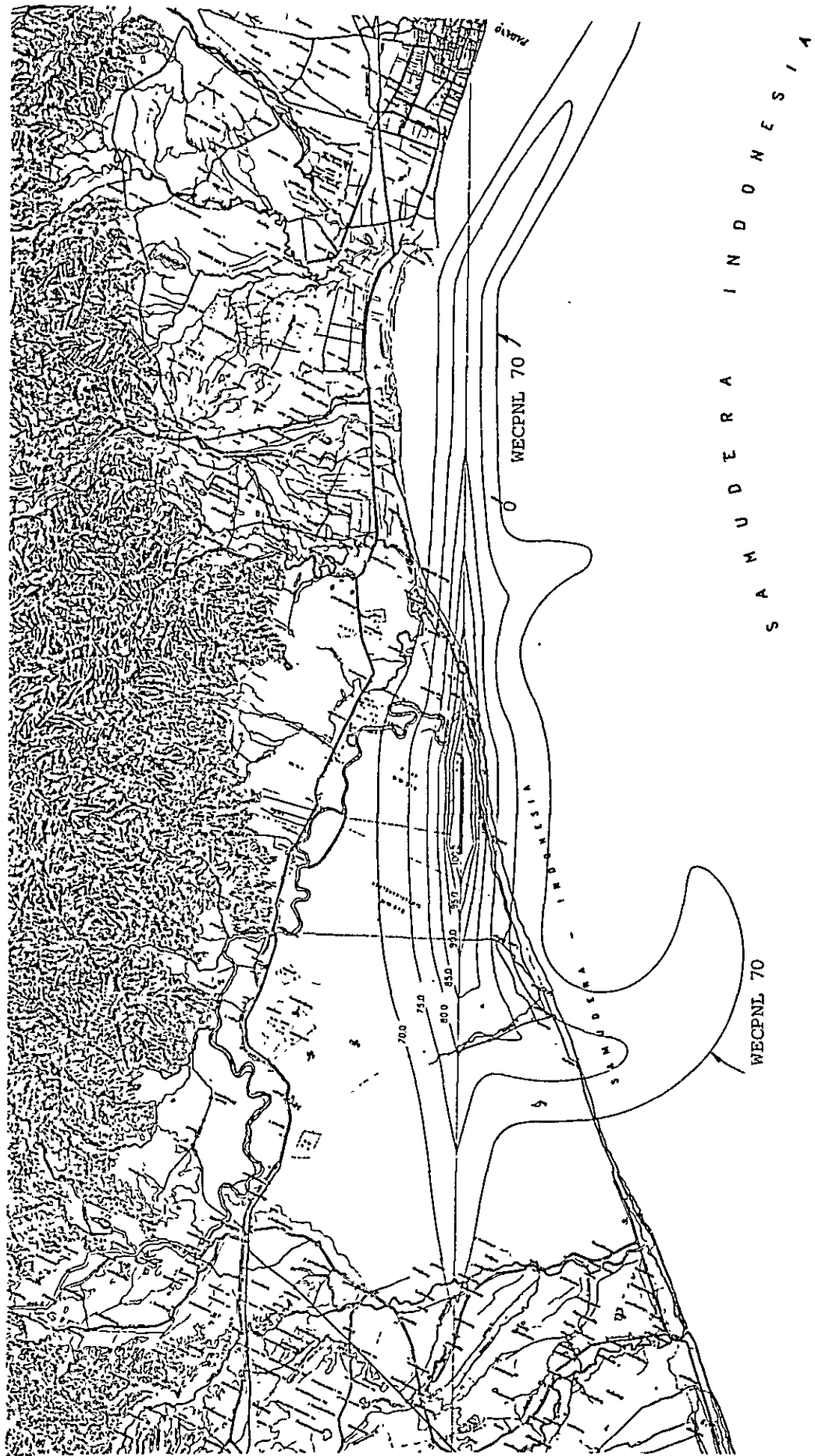


Figure 7 AIRCRAFT NOISE CONTOUR (Year 2005)

15. 将来土地利用に関する考察 (Vol. II 第 16 章参照)

新空港周辺における土地利用上の規制は以下の 5 つのカテゴリーに分けられる。カテゴリー別の規制内容は以下に要約するとおりである。

1) 土地利用のゾーニング

現況の土地利用形態ならびに日本、フランス等の基準を参考にして、Figure 6 に示す、1990 年の騒音コンター図により騒音コンター別のゾーニングを提案する。

WECPNL ≥ 70 : 学校、病院等の設置禁止

≥ 75 : 民家の新設は原則として禁止される。

農用地としての現在の土地利用形態を継続させることが望ましい。

≥ 85 : 民家の新設は禁止される。

農用地としての利用が望まれる。

2) 高度制限

設定される制限表面に抵触する全ての構造物、樹木等の設置、植栽が禁止される。さらに滑走路が 3,500 m に延長される可能性を考えれば、滑走路北側については将来の制限表面に対応した高度規制が必要であろう。

3) 障害物除去区域

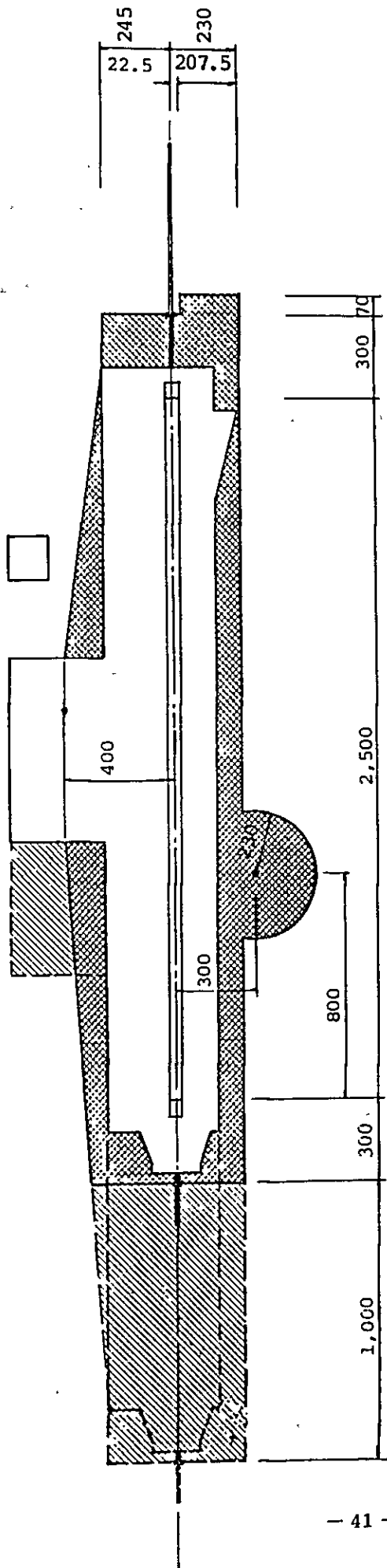
Figure 8 に示す範囲では、航空機および航空保安施設の安全かつ満足すべき運用のため、これらの障害物となりうる全ての樹木、構造物を除去すべきである。

4) 空港従業員用住居地域

Figure 5 に示すように、アクセス道路沿いで WECPNL 75 の騒音コンター外に、約 70 *4a* の従業員用住宅地域を確保しておくものとする。この地域には 2005 年で予想される空港従業員の 90% およびその家族が居住可能である。

5) その他

将来の滑走路延長 (1,000 m 延長) 用地として、また、予想される航空機の整備地区として、Figure 5 に示す地域は、現在の荒地あるいは森林としての土地利用を継続していくことが望ましい。



LEGEND



 The area necessary for present operations
 Area reserved for future extension

Figure 8 OBSTACLE CLEARANCE ZONE

16. 空港組織 (Vol. II, 第16章参照)

将来の空港運用時間は現在の11時間から15時間 (GMT 23時～14時) に拡大され、旅客の取扱量においては、1995年、2005年でそれぞれ現在の6倍、14倍になるであろう。

DGACによる空港運営組織の概要はFigure 9に示すとおりである。現在の課は、より大きな組織の効率的な機能のために空港長が直接指揮する3つのグループすなわち技術部、監理部、保安部に分けることができる。したがって1995年以降は、この3部門を設立するよう計画し、それ以前については、空港長が直接15の課を指揮する形態が考えられる。

現在DGACの職員数は109人であるが、1995年、2005年、では、それぞれ410人、880人程度になるものと予想される。この人数は、上記の組織形態が申し分なく機能するのに十分であると思われる。この組織のうち、保安部、技術部の大多数は15時間勤務となるため、4チームによる3シフト制を採用することになると思われる。

1995年および2005年における総従業員数は、上記のDGAC職員を含み、それぞれ950人、2,200人になるものと推定される。

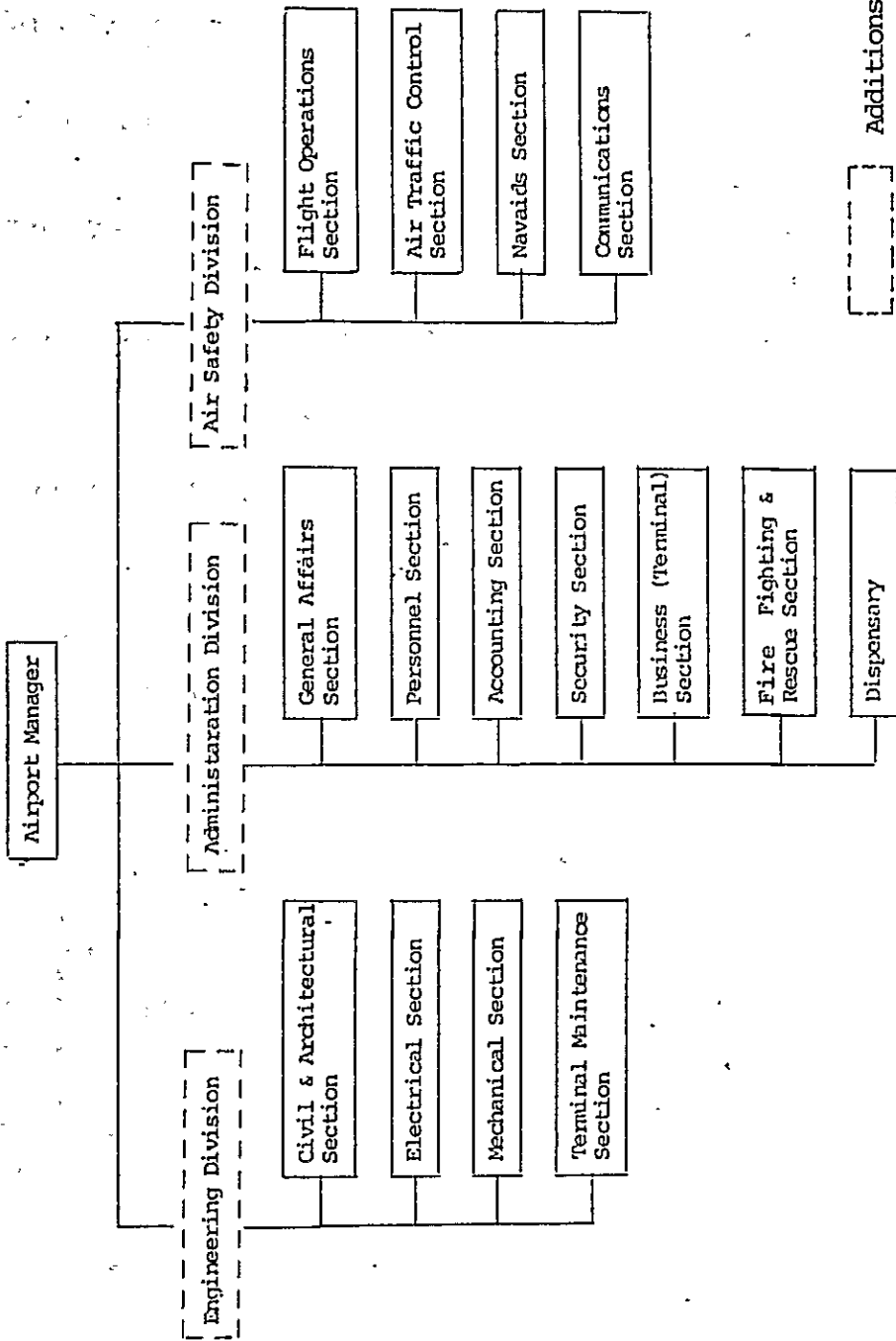


Figure 9 ORGANIZATION CHART FOR NEW AIRPORT

17. 建設工程および概算事業費(Vol. II, 第17章参照)

建設工程はTable 13に示すよう計画する。新空港の建設は、1984年4月に着手し、約3年半後に完了するものと予想される。その後約半年間は、各種のフライトチェック、IATA, ICAOへの通告、航空保安施設に対する訓練、試験運用、慣熟飛行、NOTAMの発行などに費やされるものと思われる。したがって新空港の供用開始は1988年4月頃になるものと思われる。

これに対し、新空港の供用が開始されるまでは、5.2で述べた最小限度の改良工事により現空港での供用を継続する必要がある。

また、建設開始前の2年間で地形測量、土質調査、内外資金の調達、詳細設計等を完了させる必要がある。

空港の建設にあたり、先ず最初に工事用道路の建設が必要となる。これには、土工機械搬入のための工事用道路の新設、既存道路の改良も含まれる。また仮設工事として、現場事務所を設置等も必要である。

舗装材料、建設材料搬入のためには、アクセス道路を工事用道路として利用することがぜひとも必要であり、これを早期に完成させるべきである。

新空港建設に係わる総工費ならびに項目別費用はTable 14に掲げるとおりであり、第1期の総工費は約275億ルピアと推定される。この事業費にはTable 12に示す施設全ての費用、ならびに工事用道路、3.8kmのアクセス道路、空港用地、無線施設用地に関する一切の費用が含まれている。

同様に、6,700本のヤシの立木補償、用地内に存する5戸の家屋移転補償、空港外にある60戸の騒音移転補償、および総工費の15%に相当する技術料、10%に相当する臨時費も含まれている。

第1期における建設費は、22KVの送電線(14km)がPLNにより、また、3.8kmのアクセス道路がDGBMによって建設されることになれば、約262億ルピアまで低減可能である。

■■■■■■■■■■ 1st Phase Const.
 ■■■■■■■■■■ 2nd Phase Const.

Table 13 CONSTRUCTION SCHEDULE

Work Items	Design Year for the 1st Phase																			
	1981	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	2000
Feasibility Study and Engineering Services	F/S	Topo. Soil	D/D	T/E	C/S			Opening time												
Land Acquisition and Compensation																				
CONSTRUCTION																				
1 Temporary Works																				
2 Access Road																				
3 Site Preparation																				
4 Pavement																				
5 Car Parking Area and Internal Road																				
6 Passenger Terminal Building																				
7 Cargo Terminal Building																				
8 Administration and Other Building																				
9 Lighting																				
10 Radio Nav aids, Telecommunications and Meteorological Facilities																				
11 Utilities																				
Management and Test Operations																				
Informed completion Line of related projects by others																				
	Power transmission line by PLN																			
	Straightening of B. Anai																			

F/S Feasibility Study
 Topo. Topographical survey
 Soil Soil investigation
 D/D Detail design and Tender document
 T/E Tender evaluation
 C/S Construction supervision
 NO Establishment of airport organization
 TO Test operations, various flight checks, etc.

Table 14 ESTIMATED CONSTRUCTION COST

Unit: Million Rupiah

Item	Phase I			Phase II			Total			
	Foreign Portion	Local Portion	Total	Foreign Portion	Local Portion	Total	Foreign Portion	Local Portion	Total	
Civil Works	Temporary Roads	45	24	69	-	-	45	24	69	
	Access Road	428	244	672	460	296	888	540	1,428	
	Earthwork	780	580	1,360	415	225	1,195	805	2,000	
	Drainage Work	49	78	127	19	49	68	127	195	
	Pavement Work	2,883	1,989	4,872	1,120	612	4,003	2,601	6,604	
	Carparking Area	239	375	614	90	53	329	428	757	
	Miscellaneous Work	324	31	355	-	-	324	31	355	
	SUB TOTAL	4,748	3,321	8,069	2,104	1,235	3,339	4,556	11,408	
	Passenger Terminal Bldg.	2,929	2,449	5,378	3,211	2,251	5,462	4,700	10,840	
	Cargo Terminal Bldg.	207	253	460	222	271	493	524	953	
Building and Equipment Work	Administration and Other Bldg.	426	283	709	92	137	518	420	938	
	SUB TOTAL	3,562	2,985	6,547	3,525	2,659	7,087	5,644	12,731	
	Lighting	978	379	1,357	643	322	1,621	701	2,322	
	Radio Nav aids, Tele-communications, etc.	2,340	241	2,581	1,050	110	3,390	351	3,741	
	SUB TOTAL	3,318	620	3,938	1,693	432	2,125	1,052	6,063	
	Utilities Works	Power Supply System	135	117	252	-	-	135	117	252
		Transmission Line	1,065	305	1,370	465	83	1,530	388	1,918
		Water Supply System	286	140	426	181	89	467	229	696
		Sewerage	457	225	682	171	84	628	309	937
		Incinerator	135	7	142	-	-	135	7	142
SUB TOTAL		2,078	794	2,872	817	256	1,073	1,050	3,945	
TOTAL OF WORKS		13,706	7,720	21,426	8,139	4,582	12,721	12,302	34,147	
Land Acquisition and Compensation		Engineering	2,056	1,158	3,214	1,221	687	3,277	1,845	5,122
		Airport	-	203	203	-	-	-	203	203
		Land Acquisition	-	44	44	-	-	-	44	44
	Coconut Trees	-	44	44	-	-	-	44	44	
	Houses by Land Acquisition	-	2	2	-	-	-	2	2	
	Houses exposed to noise	-	18	18	-	-	-	18	18	
	Access Road	-	62	62	-	-	-	62	62	
	Compensation	-	1	1	-	-	-	1	1	
	SUB TOTAL	-	330	330	-	-	-	330	330	
	Contingency	1,576	921	2,497	936	527	1,463	1,448	3,960	
GRAND TOTAL	17,338	10,129	27,467	10,296	5,796	16,092	15,925	43,559		

Exchange rate: US\$1 = Rp. 625 = Jap.Yen 220

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

18. 財務、経済分析(Vol. II, 第18章参照)

財務、経済分析の基本概念および方法論については、既に充分議論されている。パダン空港整備に関する2つの計画案については、財務、経済分析の観点から比較検討された。

ここでは、マスタープランによって得られた新たな費用見積額に基づいて財務、経済分析の改訂を行なう。

財務分析： 空港での収入、および支出の予測に基づき、現行の空港税を1981年固定価格で2.1倍にすれば空港諸税のみで資本および経常費用をまかなうことができる。この増加率は決して小さいものとは言えず、このような改訂は、国全体の経済政策の観点から決められなければならない。

経済分析： 経済費用は上述の財務費用を基礎に推定された。経済便益については、既述の2案の比較の時、既に推定されている。便益・費用共に2010年まで予測した。これは第1期工事の終了からほぼ25年めに相当している。マスタープランでは、この空港は2005年の交通量需要に見合うだけの規模を持つと仮定している。この予測により、EIRRは45.4%と推定される。(ベースケース)

感度分析： 感度分析は、プロジェクトの経済収益性についての確率的な判断材料を提供するためのものである。すなわちEIRRをベースケースと異なる仮定の下で予測した費用、便益の系列について計算する。その結果をTable 15にまとめてある。

感度分析によれば、このプロジェクトの仮定である需要量が相当程度減少しても、また建設費が相当程度増加する場合でも、EIRRは充分高いことが結論される。便益・費用の種々の変化のうち、このプロジェクトの経済収益性は航空旅客数の変化に一番敏感に反応する。

Table 15 SENSITIVITY ANALYSIS (EIRR IN PERCENT)

	Percent Change in Cost/Benefit Items	
	-10%	+10%
<u>Benefits</u>		
Passenger traffic	41.0	49.6
Cargo traffic	45.1	45.7
<u>Costs</u>		
Construction cost	47.8	43.3
O&M cost	45.5	45.3

Memo item: EIRR of Base Case = 45.4 percent

第1期工事のみの場合の経済分析： このプロジェクトの実施は2段階に分けて実行される。したがって、プロジェクトに必要な融資も2期に分かれて実施される。このため将来このプロジェクトに対して融資する機関の便宜のために第1期工事のみを実施した場合の経済収益性を計算しておくことが望ましい。すなわち第2期工事を行なわなくとも、第1期工事だけで充分高い経済性が得られるかどうかを検討することである。この場合、空港の規模は2000年までの需要量をまかなうことができると仮定する。この仮定の下でEIRRはベースケースとほぼ同じ45.5%と推定される。

まとめ： 財務経済分析の結果、このプロジェクトは、国民経済の観点からも、経済収益性が高いという結論に到達した。経済収益性が高いということは、このプロジェクトが、国民経済、地域経済の観点からみて緊急性が高いことを立証するものである。このプロジェクトは外部環境、特に交通量需要の変化に対して比較的敏感に反応する。また第1期工事のみを実施した場合でも、経済的に充分採算がとれることが証された。

結 論



結 論

新空港適地選定

第3部での総合的な検討の結果として、カタピンに新空港を建設することを勧告する。新空港の建設は、1987年末までには完成すべきである。

この結論は、以下の理由による。

- (1) 新空港の建設は、現空港を拡張するよりずっと安あがりである。これは、用地の取得、補償の費用が少なく済むため、このことはまた、新空港案の方が将来の建設、空港の運営上も問題の少ないことを意味する。
- (2) 現空港案の場合、建設に先立って丘の切取りが必要となるが、これは環境の点で現実的に不可能と思われる。
- (3) 将来の予期しない需要の変化に対し、新空港の場合、再拡張上、ほとんど制約がないが、現空港の場合は経済的になりたえないものと思われる。
- (4) もし、既存空港を需要に応じて少しずつ拡張することが可能だからといって、そのように整備を行なっても、早晩、騒音公害その他の問題で行詰ると予想される。
- (5) 新空港を建設すれば、地方政府にとっては現空港用地約280ヘクタールを他の目的に利用出来るという便益がある。また、新空港の建設は、まったくの処女地に近い土地を将来開発していくきっかけを与えることになる。
- (6) 新空港の建設は、国家経済の観点から経済的にフィージブルと判断される。

新空港マスタープラン

- 1) Ketaping における新空港の建設は地域経済の発展および国家統一にとって不可欠であり、その緊急性、重要性は45.4%という高い内部収益率(EIRR)により、支えられるものである。
- 2) 基本設計、実施設計、入札書類の作成、施工業者選定の補助等の技術サービスを遅くとも1984年早期に終わらせるためには、資金援助の要請、地形測量、土質調査等ができるだけ早い時期に開始すべきである。
- 3) 1988年当初に新空港の供用を開始するためには、1984年に第1期工事に着手すべきである。
- 4) 第1期の施設は1995年の需要に対応したものである。2005年の需要に対応した第2期の施設は1996年までに工事を完了すべきである。
- 5) 1983年に就航予定のA-300に対処するため、現空港においては現在進捗中の滑走路延長(2,150 m)工事を始めとし、滑走路、誘導路、エプロンの嵩上げ、旅客ターミナルビルの拡張工事が必要である。これにより、新空港の供用が開始される1988年初期までの使用が可能となる。

